MERCEDES-BENZ

TIPO
170-V

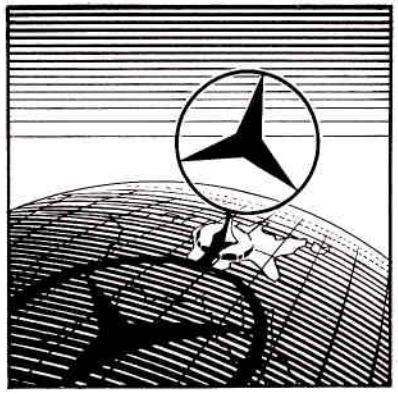
Gottlieb Daimler
17. 3. 1834 hasta 6. 3. 1900

Dr. Carlos Benz
26. 11. 1844 hasta 4. 4. 1929.

Los dos fundadores de nuestras fábricas crearon los primeros automóviles prácticos para el uso y con ello colocaron la primera piedra para el desenvolvimiento sin igual que en el transcurso de 50 años y bajo el emblema de la estrella Mercedes-Benz cambiaron el mundo y lo conquistaron.

MERCEDES-BENZ TIPO 170-V

El coche perfecto de precio reducido



Un automóvil, que lleva la estrella Mercedes-Benz sobre el radiador, debe sobrepasar el rendimiento corriente en su clase. Debe poseer especial belleza de lineas, gran potencia, ser muy perfeccionado en su construcción y por último de gran duración por el excelente material invertido y mano de obra. No solamente se espera asi, sinó que se exige en todo el mundo, donde la estrella Mercedes-Benz es conocida como concepto de valor y por ello tanto los conductores de largas experiencias como los jóvenes deportistas pueden confiar en la garantía absoluta de dicho distintivo.

Se sobre-entiende que la Daimler-Benz S. A. solucionase el problema de crear un coche de precio económico de menor cilindrada pero de toda conciencia y de la misma iniciativa creadora que han distinguido en todo momento las construcciones Mercedes-Benz desde que hace más de 50 años Gottlieb Daimler y Carlos Benz crearon el primer coche á motor práctico y de utilidad para el mundo. A causa de la motorización progresiva del tráfico de viajes comerciales y particulares y de la creación genial de autopistas, los tiempos modernos han requerido la construcción del "coche perfecto de precio reducido", o sea el coche que por su económico precio pueda interesar a compradores de toda clase social, pero por otra parte sin prescindir en su rendimiento de la excelente calidad Mercedes-Benz.

Asi fué el desenvolvimiento del Mercedes-Benz tipo 170 V — en principio nuevo y para fines determinados en muchos detalles constructivos, pero siempre teniendo en cuenta las experiencias y conocimientos que la Daimler-Benz S. A. habia logrado reunir durante tantos años en numerosas carreras y pruebas para llegar a construir sus automóviles de rendimiento tan superior, económicos y de bellas lineas.

Para poder corresponder a todos los gustos y a las necesidades de cada comprador, se ha lanzado al mercado éste coche en 7 distintos modelos y de variada ejecución. Cada modelo supera en su estilo las pretensiones que el comprador más exigente pueda tener.

Asi existen los siguientes modelos: el coche de turismo de 4 — 5 asientos especialmente deportivo y elegante; el Roadster de 2 asientos con 2 de reserva; el Cabriolet A de 2 — 3 asientos con 2 ventanas y 2 puertas; el Cabriolet B de 4 — 5 asientos con 2 puertas y 4 ventanas; el Cabriolet-Limousine de 4 — 5 asientos y 4 puertas; la conducción interior de 4 — 5 asientos con 2 puertas y el mismo coche con 4 puertas. Para elegir el modelo más conveniente, se recomienda una visita a la exposición y después de efectuar con los coches que interesen un viaje de prueba se puede comparar y decidir.

En cada modelo se verá confirmado lo siguiente: el número de personas para el que se ha ideado el coche, encontrará en el sobrado sitio y comodidad, sin apreturas, tanto es asi que también excursiones largas resultan para el conductor y demás ocupantes alegres y recreadas, sin que jamás se note fatiga ni esfuerzo. Pero como de suma importancia hay que hacer resaltar que el equipaje necesario encuentra en los diferentes modelos del tipo 170 V y con fácil acceso, amplia cabida en el gran guarda-maletas, sin que por ello la comodidad y la libertad de movimientos se vean perjudicadas. Las anchas ventanas laterales y el parabrisas, éste último fabricado en todos los modelos de cristal de seguridad, ofrecen gran visibilidad hacia todos los lados. Además en todos los modelos existe la posibilidad de instalar un aparato de radio. Las especialidades constructivas tan numerosas y variadas solucionan con acierto los problemas tan dificiles y numerosos. Por ello no pueden describirse detalladamente. En principio hay que hacer constar lo siguiente: La Daimler-Benz S.A. ha solucionado la cuestión de la carrocería siempre bajo el punto de vista, que ésta no sea una construcción extraña al chasis, sinó una parte integrante de todo el vehículo y por consiguiente debe amoldarse a la utilidad y rendimiento de cada respectivo tipo. La construcción de la carroceria de un automóvil no solo debe estar influenciada por el acomodo de conductor y ocupantes, si están más ó menos protegidos contra las inclemencias del tiempo, ó si se encuentran a gusto durante la marcha, sinó que también deben ser factores importantes las generales cualidades de marcha del automóvil, sus posibilidades de velocidad, su economía, asiento de carretera, etc. En cualquier modelo Mercedes-Benz tipo 170 V, de todo cuanto en él pueda admirarse: el buen emplazamiento de todos los ocupantes, entre los ejes del chasis, con cuya disposición los golpes y vibraciones, ya de por sí amortiguados por el excelente ballestaje de los ejes oscilantes de coche, ya no se notan; las modernas, bellas y elegantes lineas de su exterior; la excelente calidad del mullido y guarnecido de los asientos; las comodidades de su confort interior (asientos delanteros ajustables en los coches de conducción interior y cabriolets); dimensiones adecuadas de sus medidas interiores; tabla de instrumen-

IA-1152

tos abundantemente equipada etc. etc. — todo ello son siempre solo partes integrantes de su conjunto.

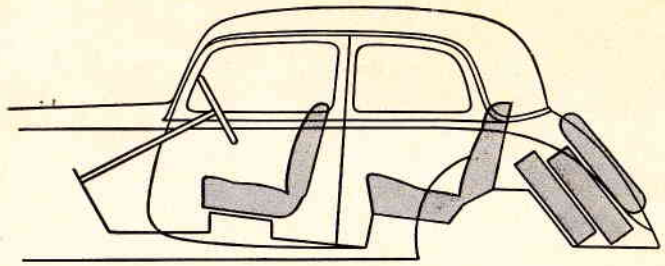
El bastidor, de tubo ovalado, fuerte y resistente contra torsiones es un factor importante del Mercedes-Benz tipo 170 V y su construcción completamente moderna con largueros dispuestos en forma X, son las características más interesantes de este coche en unión de su asiento de carretera especialmente bajo. No obstante, su altura libre sobre el suelo resulta suficiente para que en caminos en estado deficiente no puedan ocurrir entorpecimientos en la marcha. Lo más convincente de las ventajas del Mercedes-Benz tipo 170 V son sus dobles ejes oscilantes. Las ruedas delanteras y traseras no están unidas entre sí por un eje rígido, sinó van sujetas al bastidor separadamente por fuertes muelles. Cada rueda funciona independientemente la una de la otra según sea su posición por el estado de carretera y por ello tanto el chasis como la carroceria misma permanecen en su posición horizontal normal. En los ejes traseros del Mercedes-Benz tipo 170 V se emplean muelles espirales libres de rozamiento y en los ejes delanteros se utilizan dos ballestas de hojas transversales en unión de amortiguadores hidráulicos. El éxito de esta construcción acreditada en los coches Mercedes-Benz tipo 170 V es su asiento de carretera tan maravilloso y que el conductor del vehículo no se apercibe de los malos caminos. De resultas de todo ello con el Mercedes-Benz tipo 170 V puede obtenerse, también en largos trayectos, una velocidad media muy superior a la que se estaba acostumbrado en otros coches de igual potencia. Los muelles espirales tienen la ventaja de que prácticamente casi no necesitan cuidado y atención como las ballestas.

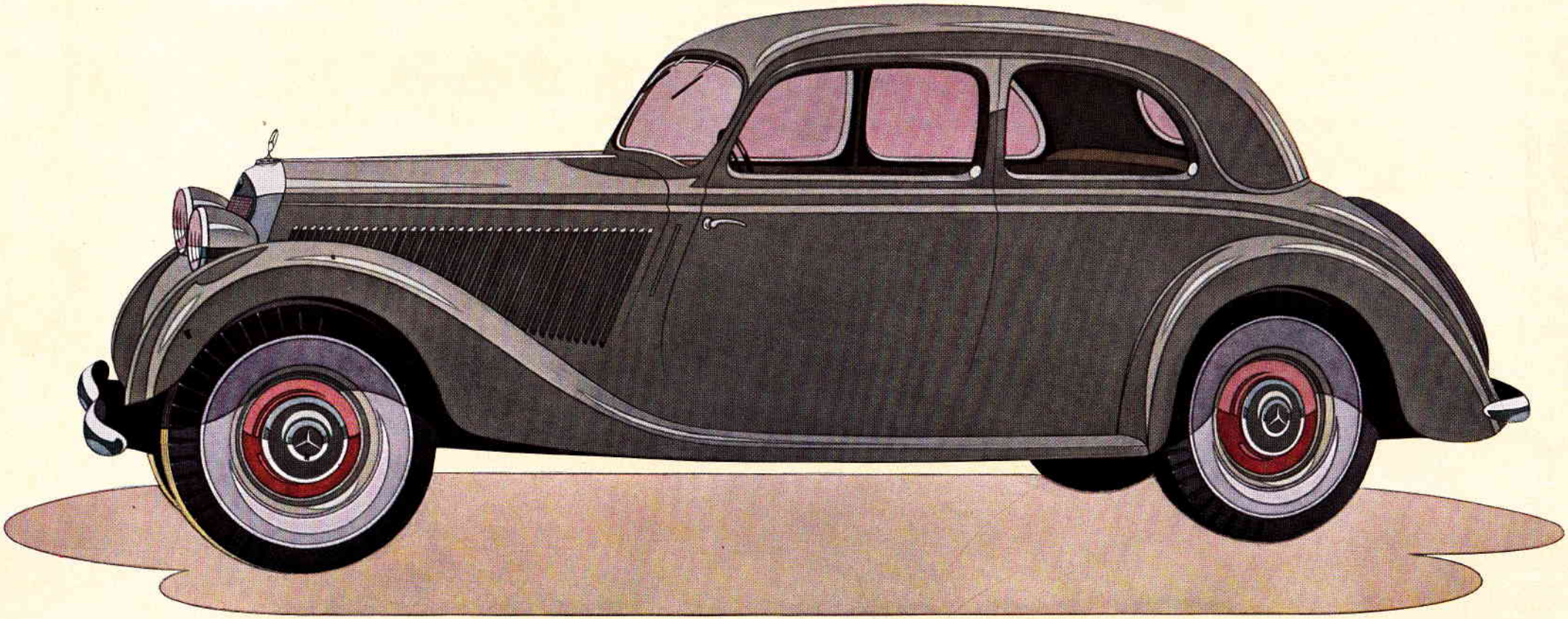
Es natural, que para estos coches aparte de las ya detalladas bases de rendimiento de marcha, se hayan tambien construido con especial cuidado y atención los elementos principales de arranque, como son el motor, caja de cambios, etc., ya que solo en combinación con un motor fuerte y duradero puede tener resultado un chasis tan extraordinario. El motor es de 4 cilindros y de 1,7 litros de cilindrada, con potencia al freno de 38 CV. Por su viveza y elasticidad y pisando levemente el acelerador, el coche en pocos segundos puede alcanzar su velocidad máxima cronometrada de 108 km/h., pero no obstante para 100 km solo consume unos 10 – 11,5 litros de combustible y 0,15 litros de aceite. Estas son "cifras de ahorro" muy notables y ningún poseedor de un coche de tal rendimiento podria sospechar un resultado tan favorable. El depósito de combustible tiene cabida para 33 litros, es decir 30 litros de existencia y 3 de reserva que pueden utilizarse mediante un grifo de 3 vías, de forma que con la cabida total del depósito de combustible se pueden recorrer aproximadamente 300 km. La caja de cambios dispone de 4 marchas hacia delante y una marcha atrás. Todas las marchas son silenciosas y por un dispositivo especial de sincronización entre la tercera y la cuarta se cambia con suma facilidad. Otros valores auxiliares en este mecanismo perfecto son el carburador de ahorro con su dispositivo automático de arranque, que permite que el coche arranque al momento aún con el peor tiempo, y el embrague de disco único seco siempre eficaz. El motor descansa sobre goma según el sistema Floating-Power y los ruidos de aspiración se amortiguan por el doble purificador húmedo de aire, por cuyo motivo se obtiene una marcha tan tranquila y nivelada como antiguamente solo se conocia en motores de 8 cilindros, caros y potentes. Tambien los frenos corresponden totalmente a la potencialidad del motor: se trata de frenos de aceite a presión, que obedecen a la menor pisada y en un momento de peligro hacen parar el coche, tambien en plena marcha, suavemente y sin sacudidas violentas en un trecho sumamente corto.

Por todo ello el conductor de un Mercedes-Benz tipo 170 V puede tener la absoluta tranquilidad de tener entre manos un vehículo, que corresponde a todas las exigencias y necesidades del viaje, lo mismo en grandes poblaciones que en la carretera, y por otra parte se ha procurado que la conducción y servicio del Mercedes-Benz tipo 170 V resulten lo más sencillo posible. La dirección, libre de golpes, se verifica por un sencillo accionamiento, teniendo cada rueda su mando independiente. Este coche necesita para un viraje de una completa media vuelta de 180° solo un radio de 11 metros. Las cuestas en general pueden tomarse sin necesidad de cambiar, ya que la capacidad en cuestas del Mercedes-Benz tipo 170 V en cuarta marcha es del 8% y en tercera del 13%. (Dicha capacidad en cuestas con ello no está limitada aún, ya que este coche fácilmente, sin esforzarse, puede subir cuestas hasta de un 35%).

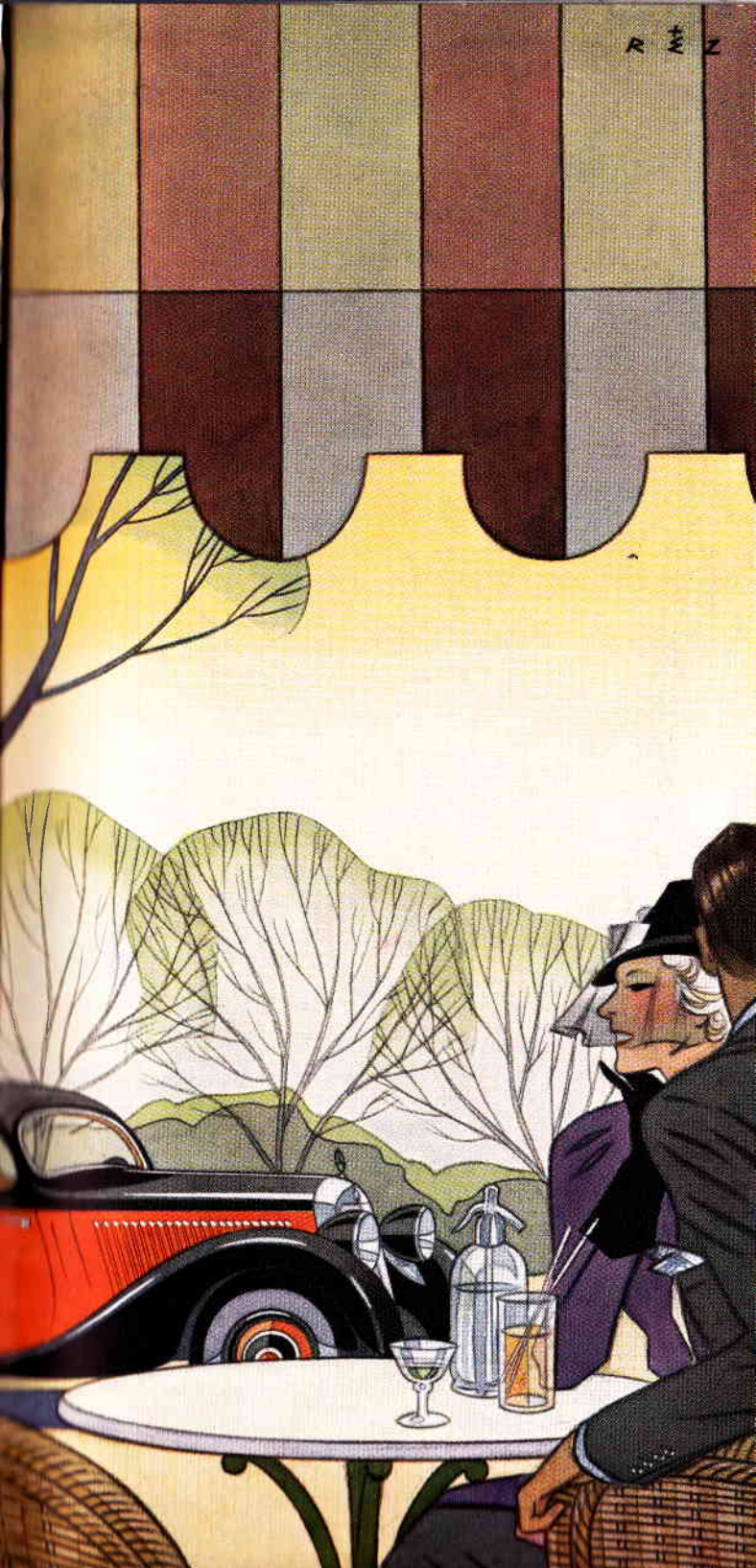
Resta explicar aún las pequeñas "comodidades cotidianas", que este coche brinda a su dueño. Todo resulta práctico y de acabado perfecto: la velocidad y la facilidad con que se puede quitar y poner la capota en aquellos modelos que la tengan, el sistema de engrase central a presión W. V., con el que tambien durante la marcha por una sola pisada se engrasan automáticamente todos los puntos de engrase del coche, el freno de mano, ajustable, que puede manejarse fácilmente desde el asiento del conductor, el doble limpia-parabrisas, dispositivo de seguridad contra robo en el volante de dirección, el ordenado y completo tablero de instrumentos con velocímetro, reloj eléctrico, manómetro de aceite, interruptor de encendido y luz, indicador de combustible, botón para accionamiento del carburador de ahorro, botón regulador de gas, botón para arranque automático, manilla para los indicadores de dirección, encendedor eléctrico de cigarros y cenicero. Naturalmente no falta una serie completa de accesorios con su correspondiente gato. De igual comodidad resulta el botón para cambio de luces con triple combinación, el cual con accionamiento de pié se halla en el suelo junto al pedal del embrague.

La variedad de los pormenores detallados en este coche Mercedes-Benz tipo 170 V es sorprendente; sin embargo no se llega a enumerar todos los puntos esenciales que para todo comprador son un factor importante ante la elección de un coche y de cuya existencia o nó depende mucho la valoración del mismo. No obstante para conocer y apreciar bien todas las ventajas del Mercedes-Benz tipo 170 V conviene verificar con él un viaje de prueba. Cada sucursal y representación de la Daimler-Benz S. A. gustosamente se pone a disposición para efectuar tal prueba; asi mismo el concepto de "servicio de clientes" como todo aquello que se relaciona con la estrella Mercedes-Benz encuentran digno remate. Por último hay que hacer resaltar que el vulgarmente llamado cuaderno de servicio de clientes que recibe cada comprador de un Mercedes-Benz tipo 170 V, contiene bonos ó vales, que sirven para un repaso y comprobación completa y gratuita del coche hasta los 4500 km en cuatro intérvalos y después, hasta los 45000 km de recorrido los trabajos relacionados con este servicio de clientes se verifican a precios fijos sumamente ventajosos. También esto completa la apreciación del Mercedes-Benz tipo 170 V, como el coche perfecto de precio reducido.





CONDUCCION INTERIOR DE DOS PUERTAS

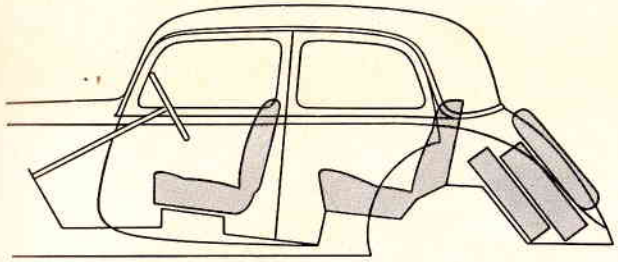


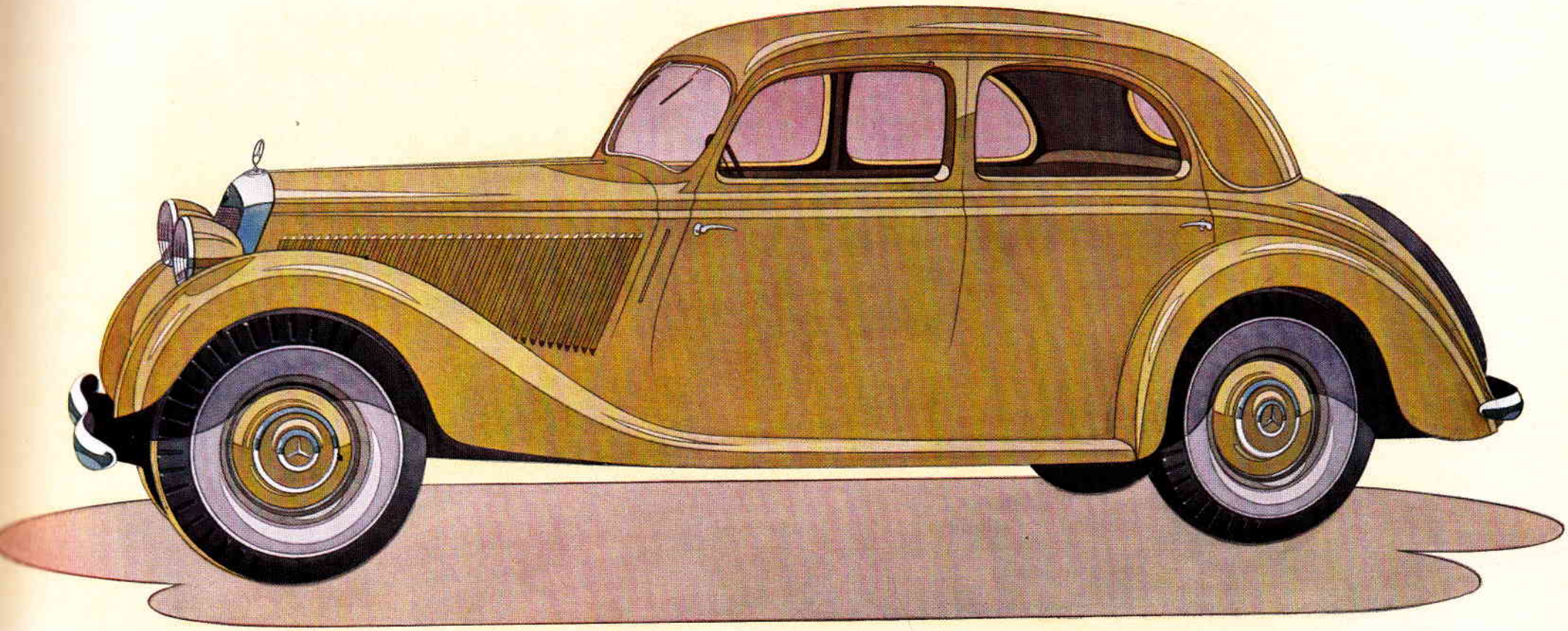
CONDUCCION INTERIOR DE DOS PUERTAS

La conducción interior ofrece acomodo a 4 ó 5 personas. Por un dispositivo sencillo se pueden variar los asientos delanteros también durante la marcha. En la parte trasera del coche existe un gran espacio para equipajes, en el que pueden meterse dos grandes maletas de auto y varios bultos pequeños. El equipo interior es de mucho gusto, abundante y del mejor material. Si se desea también se puede suministrar este modelo con una instalación especial para dormir, o sea echando para atrás los respaldos de los asientos delanteros. El parabrisas es de cristal de seguridad y además existe la posibilidad de poder instalar un aparato de radio.

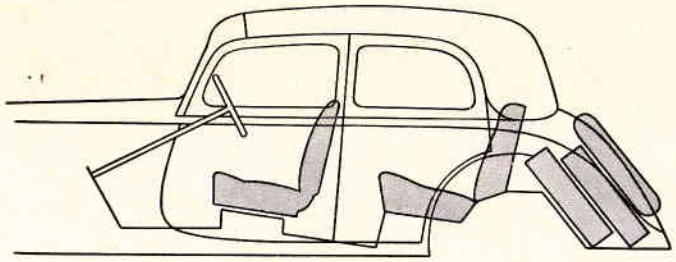
CONDUCCION INTERIOR DE CUATRO PUERTAS

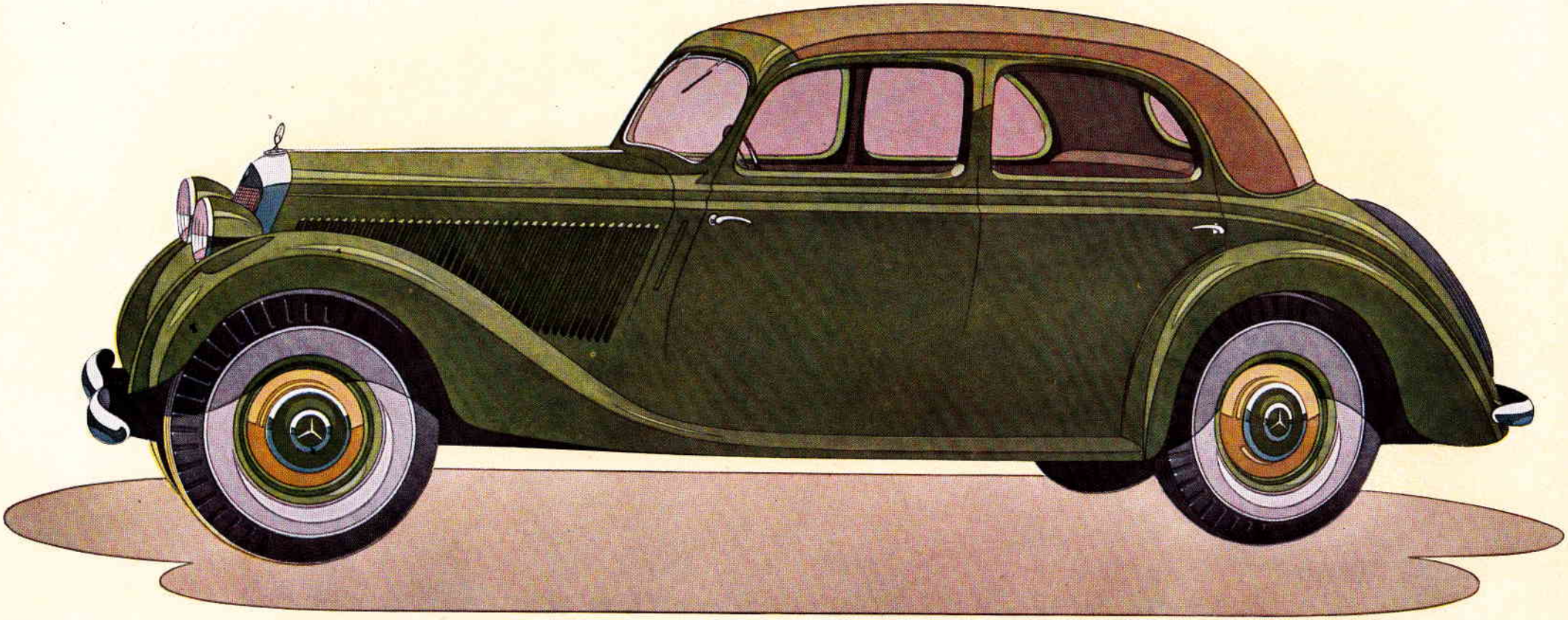
Tambien en estos modelos hallan buen acomodo en los asientos de fondo 2 ó 3 personas. Los dos asientos delanteros son movibles igualmente. Como en todas las carrocerias Mercedes-Benz, tambien en esta el mullido de los asientos y la disposición de todos los mandos han sido felizmente ideadas, de forma que ni en viajes largos puede sentirse fatiga ni cansancio. Especialmente favorable tambien resulta la posibilidad de acomodar el equipaje. Si se desea, tambien puede ir provisto este modelo de una instalación especial para dormir. El parabrisas es de cristal de seguridad y además existe la posibilidad de poder instalar un aparato de radio.





CONDUCCION INTERIOR DE CUATRO PUERTAS

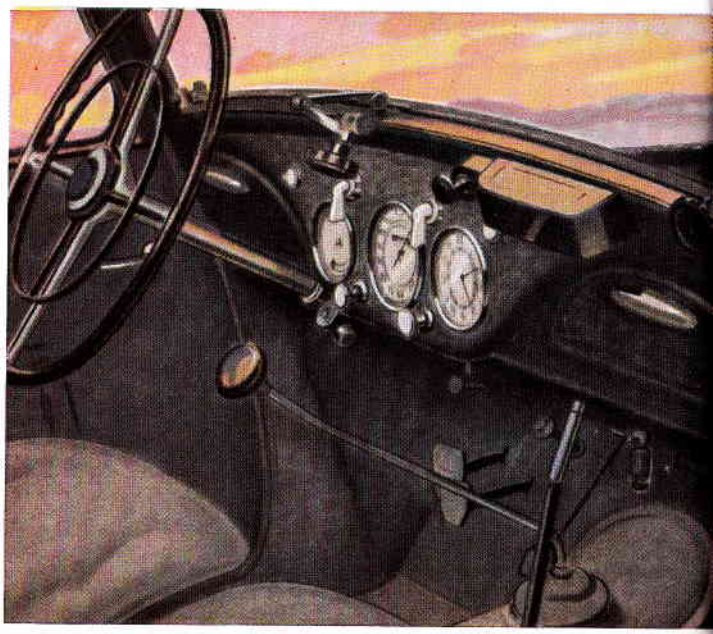




CABRIOLET-LIMOUSINE

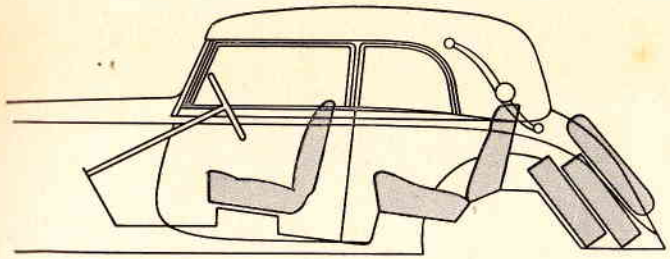
CABRIOLET-LIMOUSINE

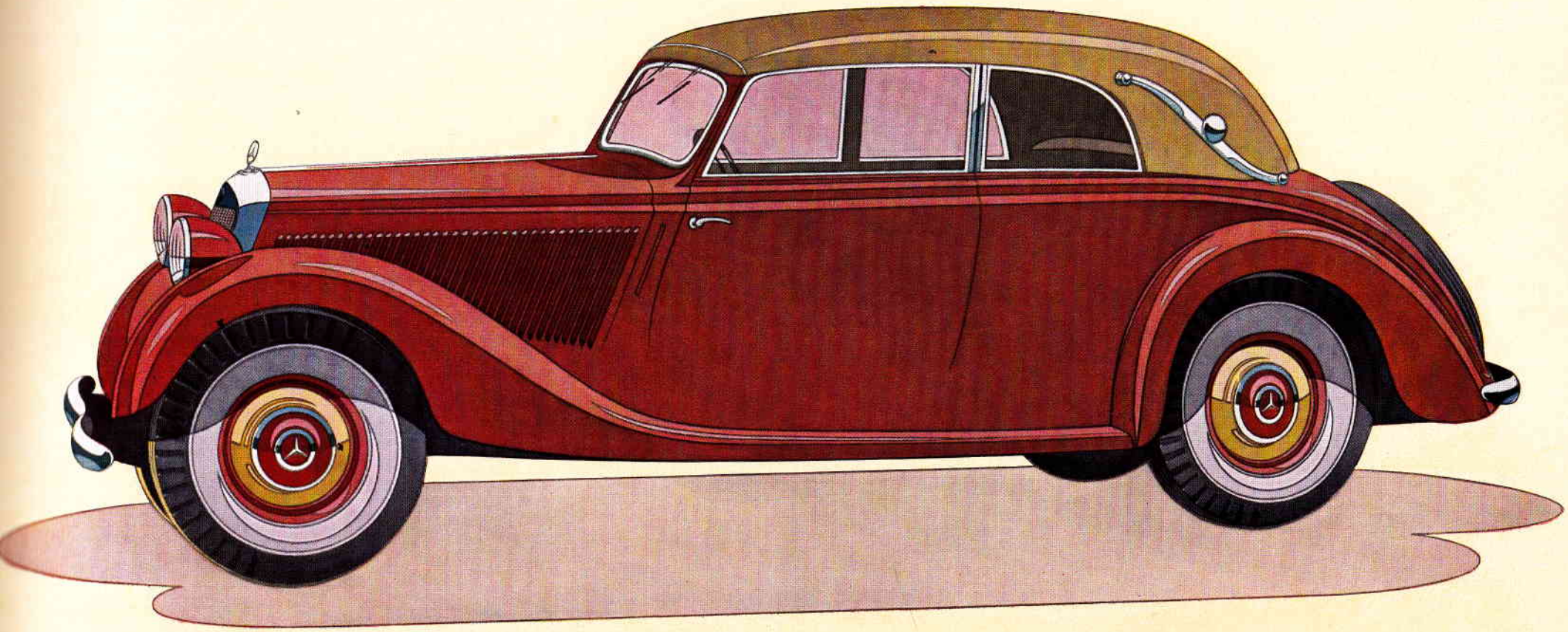
Una ideal combinación de las ventajas que ofrece una Limousine y las del Cabriolet! Fácilmente, sin gran trabajo, se puede convertir el coche cerrado en uno abierto. Este modelo se presta excelentemente para viaje, ya que en él además de 4 á 5 personas encuentra sitio adecuado numeroso equipaje. Se destaca como especial ventaja la disposición de poderse variar, tambien durante la marcha, los asientos delanteros. Si se desea puede ir provisto este modelo de una instalación especial para dormir. El parabrisas es de cristal de seguridad y además existe la posibilidad de poder instalar un aparato de radio.



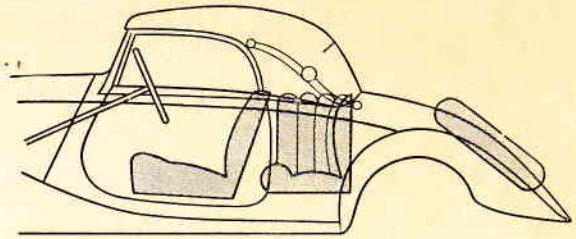
CABRIOLET "B"

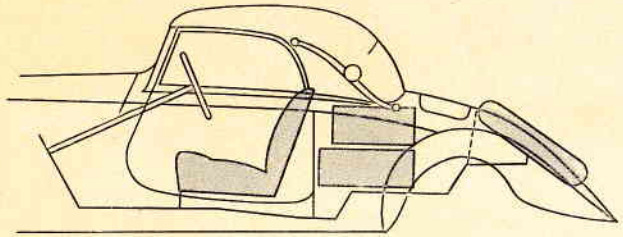
Este modelo, de 2 puertas, ofrece buen acomodo para 4 ó 5 personas, tiene asientos delanteros variables y suficiente espacio para 2 grandes maletas que se suministran con el coche. Las puertas especialmente anchas permiten fácil acceso tambien a los asientos de fondo. 4 anchas ventanas fácilmente abatibles por manivelas, ofrecen a los ocupantes libre y buena visibilidad hacia todos lados. El manejo de la capota es muy sencillo, ya que se echa atrás fácilmente. Si se desea tambien se puede suministrar este modelo con una instalación especial para dormir, o sea echando para atrás los respaldos de los asientos delanteros. El parabrisas es de cristal de seguridad y además existe la posibilidad de poder instalar un aparato de radio.

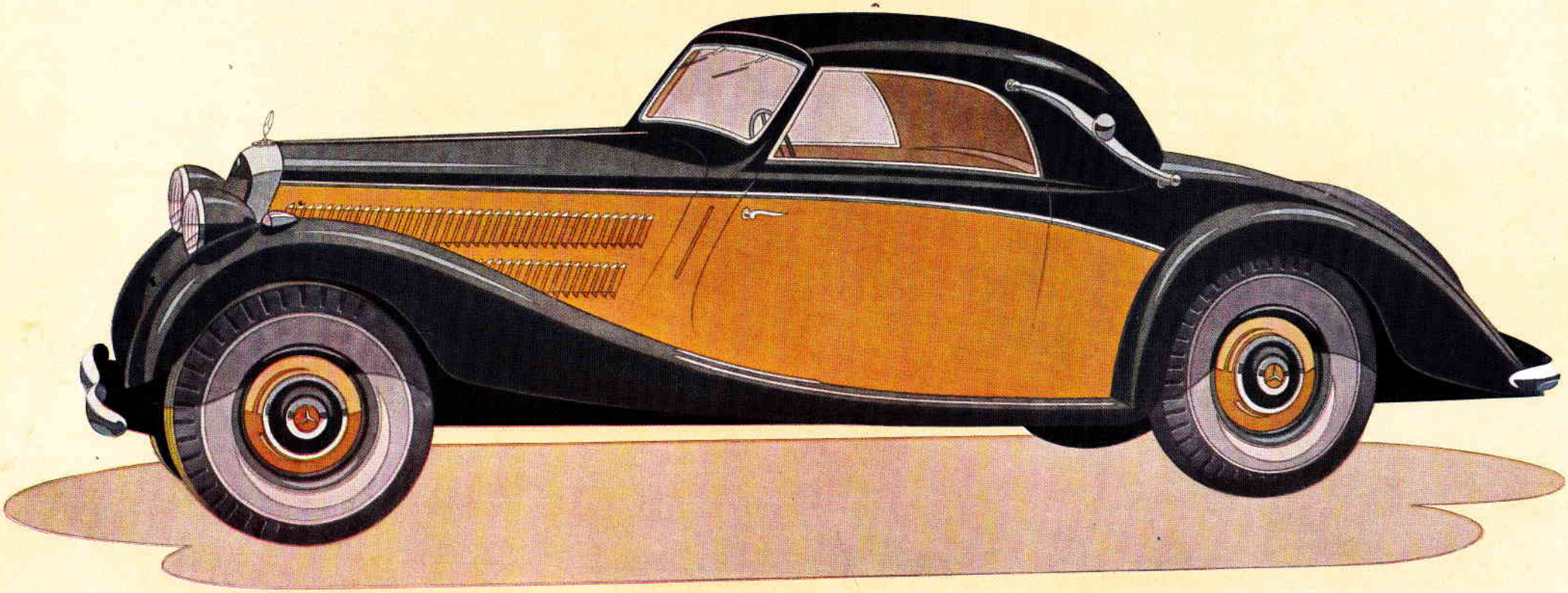




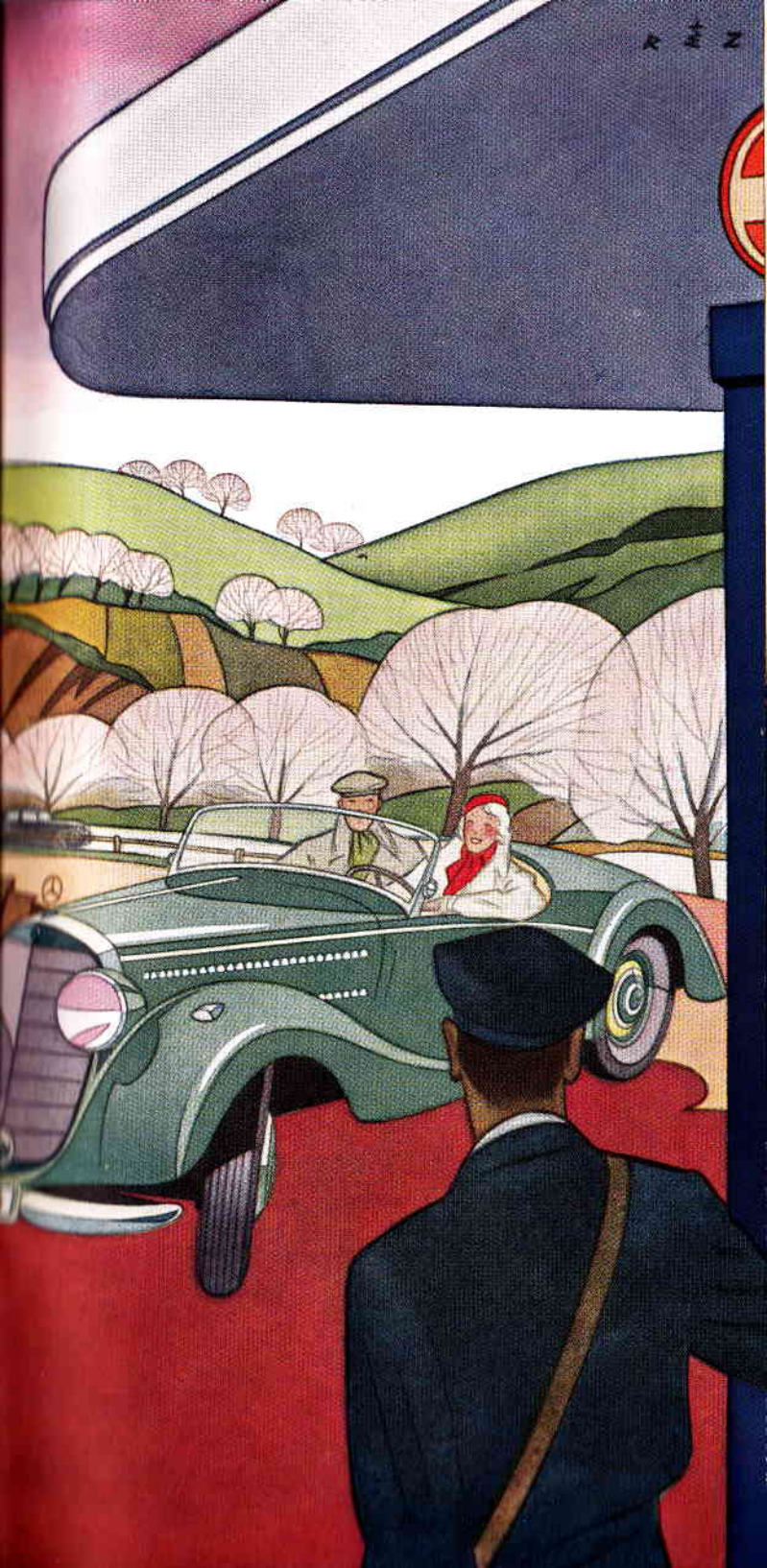
CABRIOLET "B"





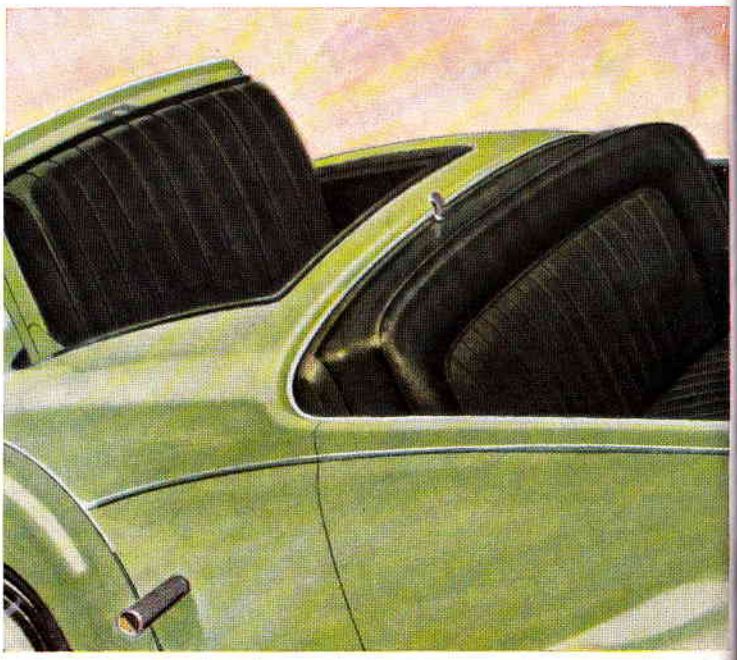


CABRIOLET "A"



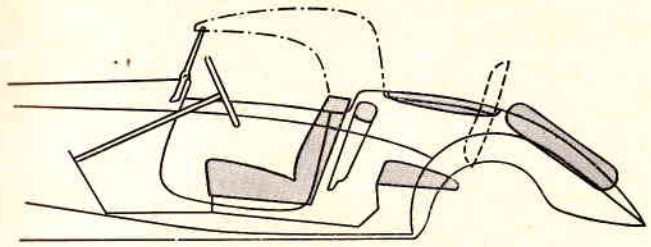
CABRIOLET "A"

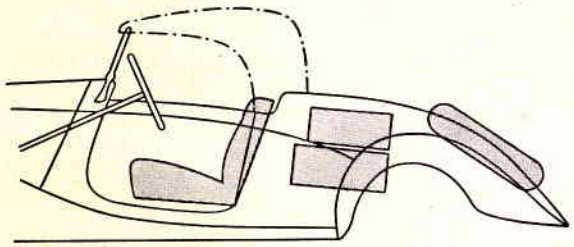
Clásico y elegante, un modelo ejemplar de belleza de lineas y precioso equipo, propio para deportistas y damas aficionadas a este delicioso deporte. Tambien en este modelo hay sobrado sitio para acomodar mucho equipaje. El espacio detrás de los asientos delanteros puede aprovecharse para instalar ó bien el equipaje ó un tercer asiento — transversal hacia el sentido de marcha — tan cómodo como los demás. El parabrisas es de cristal de seguridad y además existe la posibilidad de poder instalar un aparato de radio.

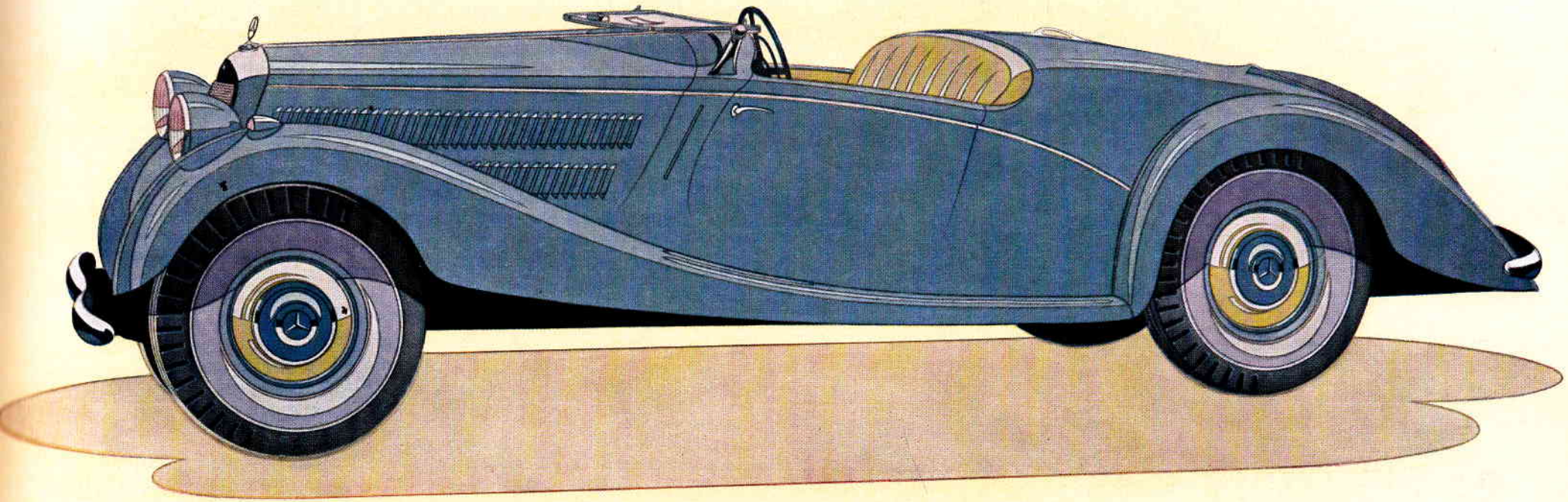


ROADSTER-SPORT

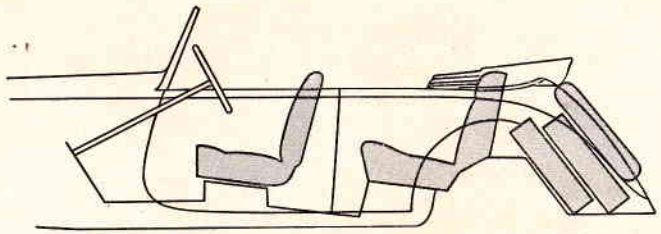
Todo aquel que ve este coche, lo admira. La forma ideal de sus elegantes lineas, el conjunto tan distinguido de coloridos de su pintura y guarnecido, proporcionan a este Roadster-Sport de 2—4 asientos (2 cómodos asientos de reserva) una elegancia, que a todo el mundo llama la atención, sin que por ello resulte exagerada. La capota, fácilmente desplegable, al plegarse desaparece por completo en la carroceria. El parabrisas es de cristal de seguridad y además existe la posibilidad de poder instalar un aparato de radio.

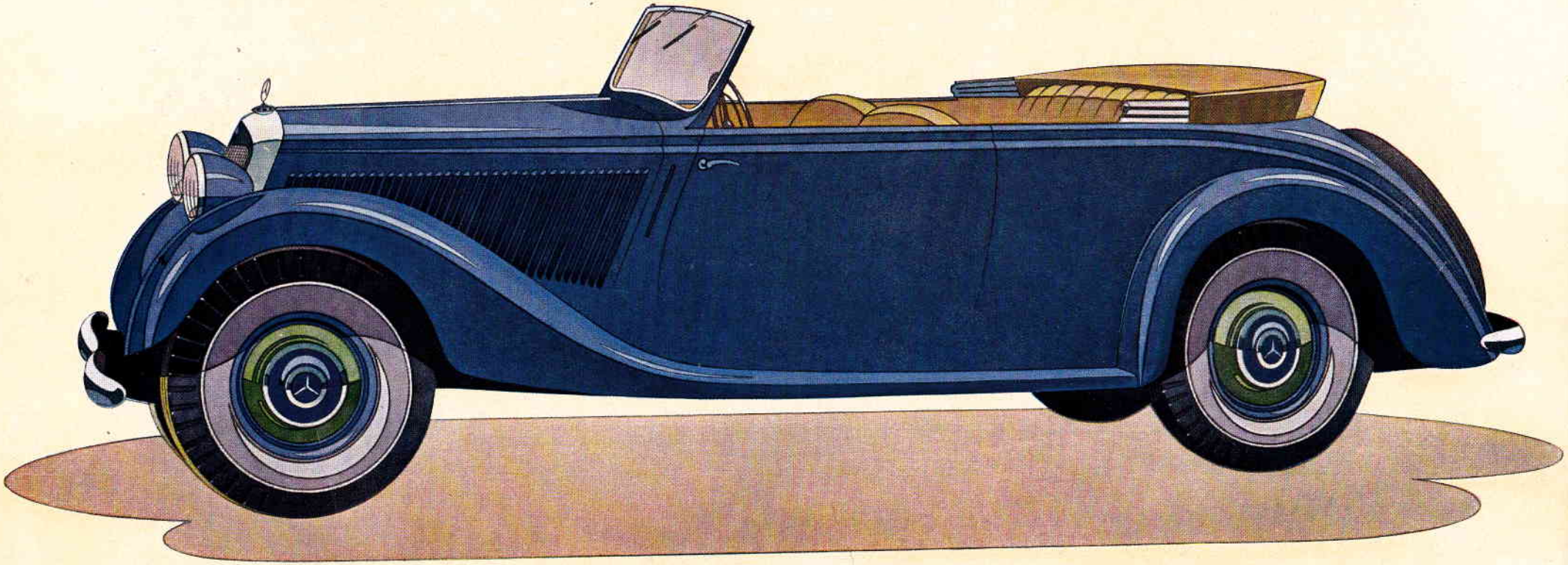






ROADSTER-SPORT





COCHE DE TURISMO ABIERTO

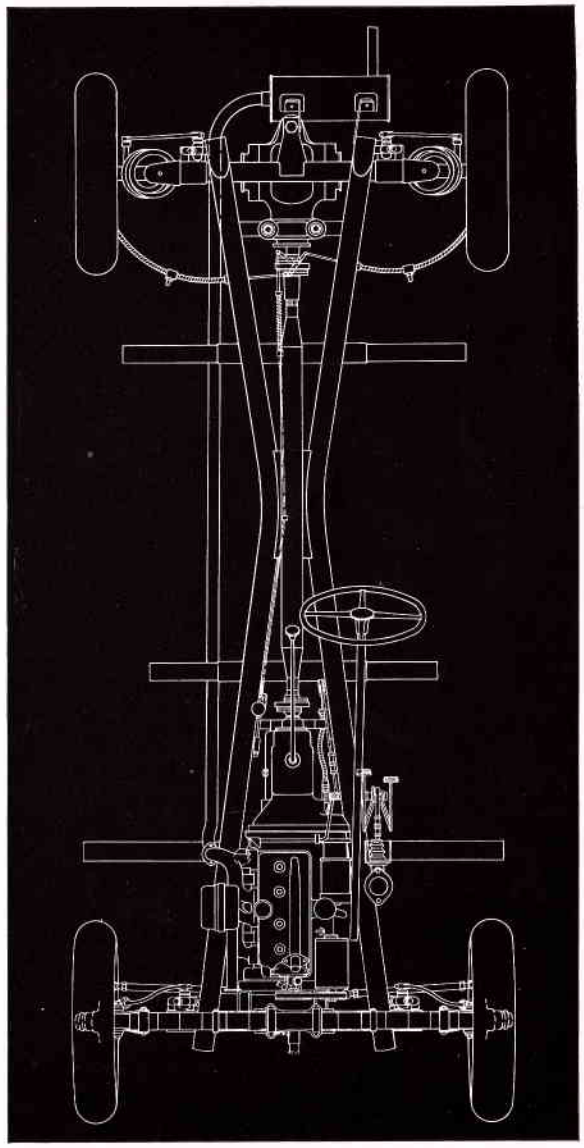
suministramos con 2 y 4 puertas

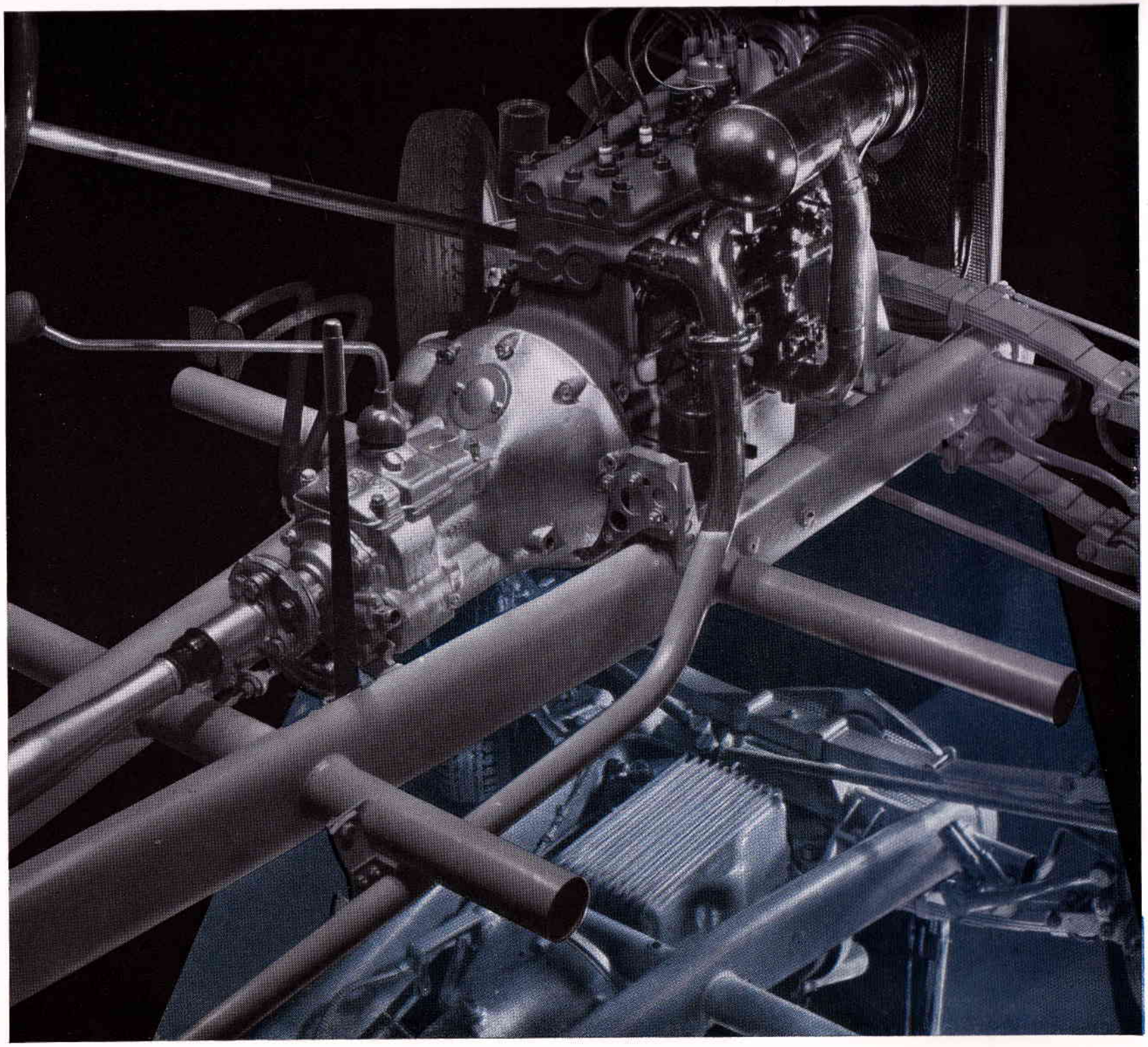
DATOS TECNICOS

El eje cigüeñal perfectamente equilibrado descansa sobre tres cojinetes y el motor se halla suspendido por el célebre sistema especial Floating-Power; por todo ello el potente y económico motor de 4 cilindros y de 1,7 litros de cilindrada y potencia efectiva de 38 CV obtiene la misma marcha tranquilla y elástica como un buen seis cilindros. El carburador de ahorro Solex va provisto de un dispositivo de arranque, por el cual el coche tambien en el invierno más crudo arranca inmediatamente. El engrase del motor con filtro fino en la circulación del aceite se verifica por una bomba de engranaje. La caja de cambios silenciosa en todas sus marchas, junto con la caja del embrague unida al motor con una brida, forman un solo bloque de fundición. El engranje de todas las marchas es por piñones en forma espiral y por ello resulta su funcionamiento especialmente tranquilo. La tercera y cuarta marcha son sincronizadas. La refrigeración se efectúa por un radiador de láminas en forma de cuña construido de material especial, y la circulación del agua refrigeradora la verifica una bomba de aspas. El chasis tiene un bastidor de tubo ovalado en forma X, que por su interesante construcción es sumamente resistente contra torsiones, pero a la vez fuerte y ligero. La altura libre sobre el suelo es la suficiente y adecuada. El eje trasero está construido como eje oscilante con muelles espirales libres de rozamiento. El eje delantero se compone de dos ballestas de hojas, transversales, en cuyos finales se hallan suspendidas las ruedas. Amortiguadores hidráulicos absorben las vibraciones de las ballestas. El mando independiente de cada rueda es preciso, fácil manejable y libre de golpes y hace accionar las dos ruedas delanteras independientemente una de la otra. El freno a las cuatro ruedas es un freno de aceite a presión de suma eficacia, y a causa del ballestaje independiente de las cuatro ruedas se obtiene una mejor adherencia al suelo y por ello un efecto de freno verdaderamente nivelado. El freno de mano funciona mecánicamente. A continuación se detallan los datos técnicos más importantes:

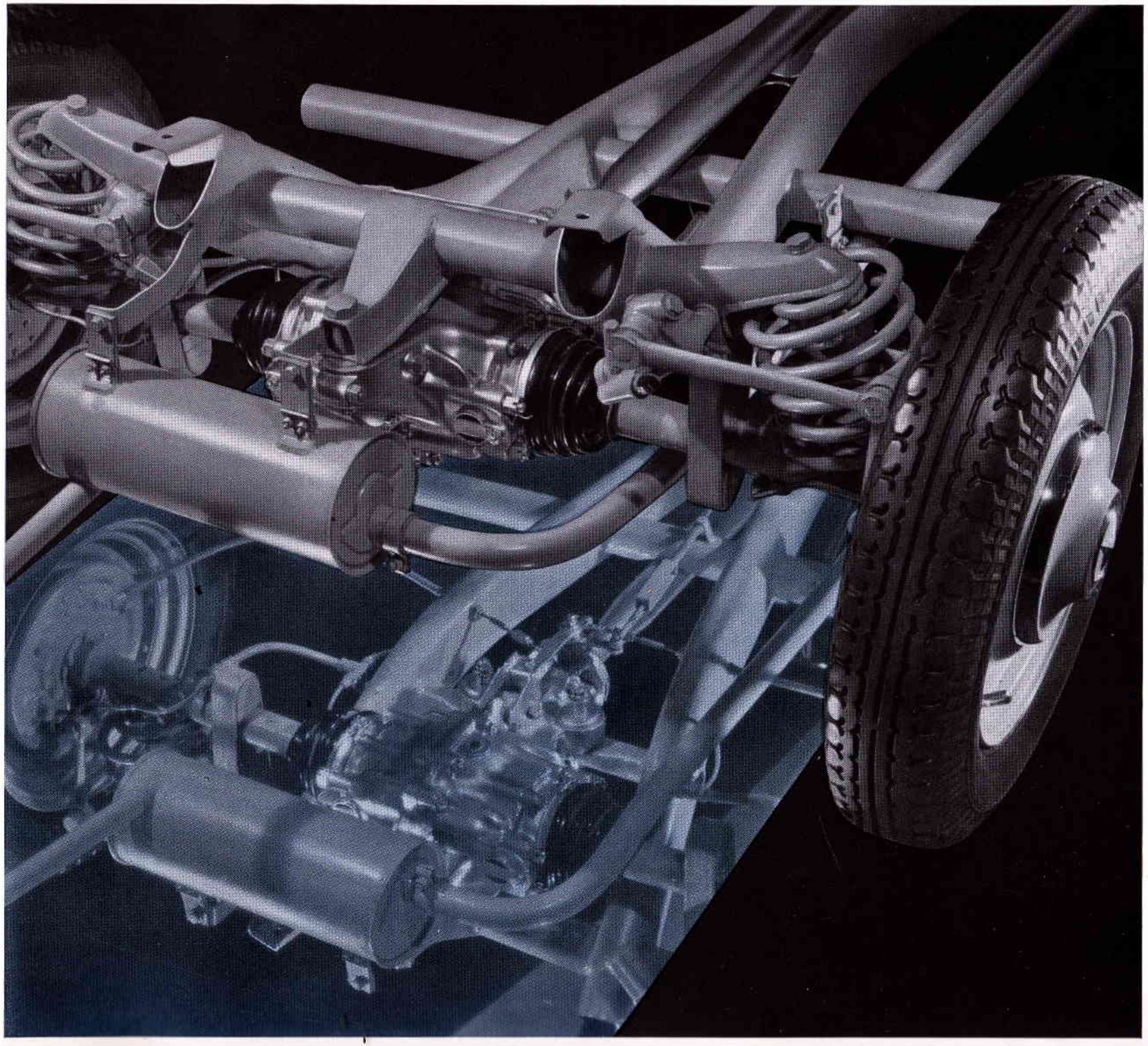
Número de cilindros	4
Diámetro de los cilindros	73,5 mm
Curso de pistón	100 mm
Cilindrada para la tributación	1685 ccm
Cilindrada efectiva	1697 ccm
Número de revoluciones a 100 km/h en cuarta marcha	3400
Potencia al freno	38 CV
Compresión para gasolina corriente ó combustible especial	
Régimen de encendido	1.4.3.2.
Distancia entre ejes	2845 mm
Ancho de vía delante	1320 mm
Ancho de vía detrás	1310 mm
Largo total	4270 mm
Anchura máxima de la carroceria	1570 mm
Altura máxima con carroceria (sin carga)	1610 mm

Altura libre sobre el suelo		205 mm
Peso del chasis	aprox.	650 kg
Peso del coche completo	aprox.	1100 kg
Desmultiplicación total en cuarta marcha (marcha rápida)		1:4,1
Neumáticos balón		5,25-16
Velocidad máxima (cronometrada)	aprox.	108 km/h
Velocidad máxima (según datos usuales)	aprox.	120 km/h
Consumo de combustible por 100 km	aprox.	10-11,5 l
Consumo de lubrificante por 100 km	aprox.	0,15 l
Cabida del depósito de combustible		33 l
De ellos reserva		3 l
Radio exterior de viraje	aprox.	5,5 m
Capacidad de la bateria		74 amp/h
Contenido del sistema de refrigeración		9 l
Contenido de aceite del carter del cigüeñal		4,5 l





Suspendido como en una horquilla descansa sobre amortiguadores de goma el motor en la parte delantera del bastidor de tubo ovalado de forma X y resistente contra torsiones. La caja del embrague con la caja de cambios, todo de un solo bloque, está unida al motor por una brida. A la derecha delante del radiador aparecen visibles las dos ballestas de hojas, en cuyos finales van montadas las ruedas delanteras. La foto, con su reflejo en el espejo, señala la rejilla de refrigeración del carter inferior.



La foto de al lado representa el eje trasero como eje oscilante. Dos mitades de eje se apoyan contra el bastidor por un muelle espiral sumamente fuerte y libre de rozamiento y consiguen asi, que cada una de las dos ruedas pueda tener una posición independiente. La caja del diferencial unida a los travesaños del bastidor, descansa sobre topes de goma. Reflejado en el espejo se observa claramente la tuberia de aceite del freno hidráulico hacia el tambor de freno de la rueda trasera izquierda.

RENDIMIENTO GRAFICO

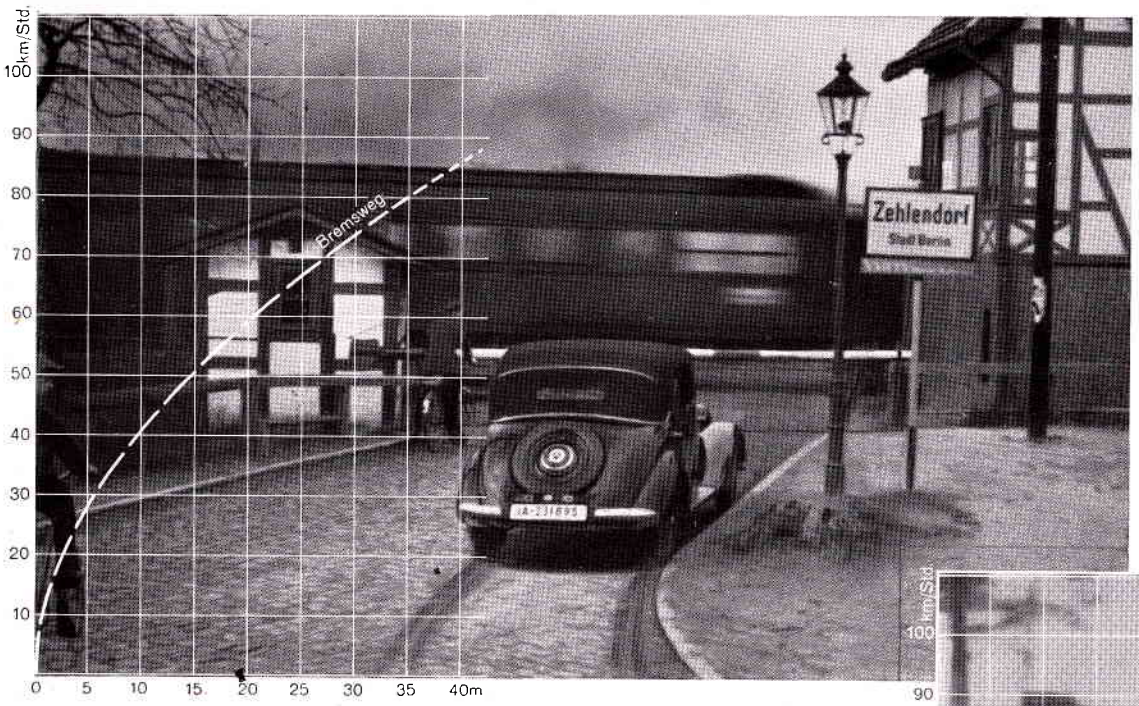
Capacidad en cuestas

La capacidad en cuestas del Mercedes-Benz tipo 170 V representa:

en 1ª marcha 35% en 2ª marcha 23% en 3ª marcha 13% en 4ª marcha 8%

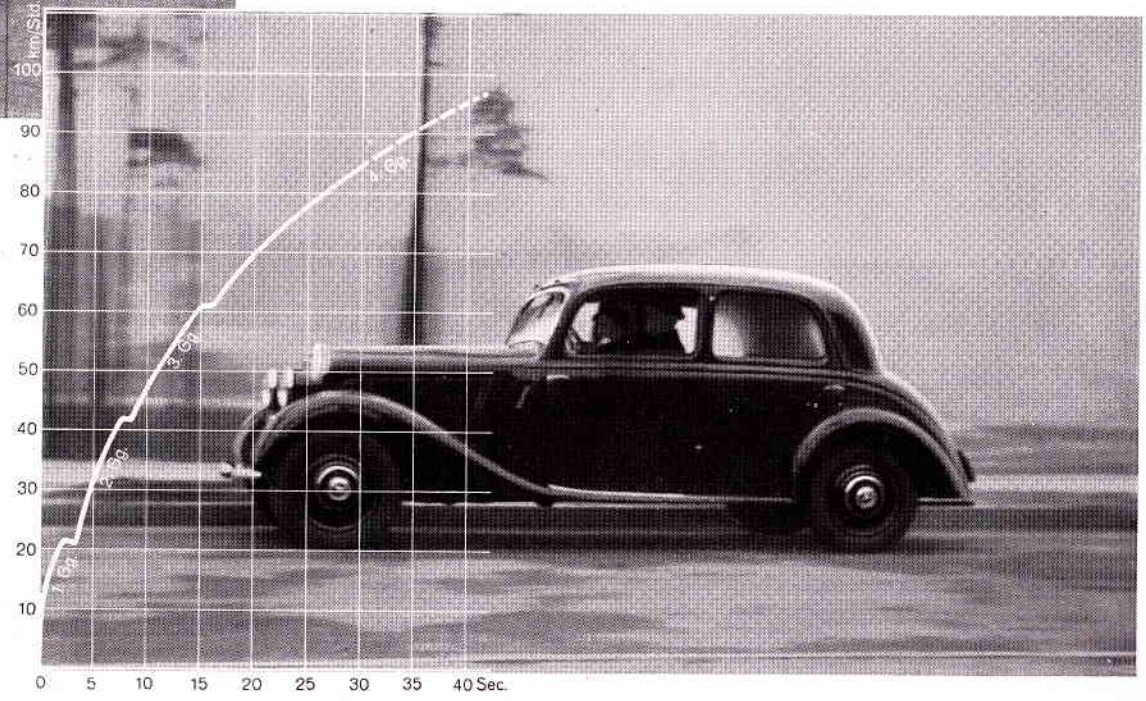
Sobre este particular hay que hacer constar que por ejemplo en Alemania la carretera más pina solo es de un 28%.

RENDIMIENTO GRAFICO



Capacidad de freno

El freno de aceite a presión es de gran eficacia, ya que a causa del ballestaje independiente de las 4 ruedas se obtiene mejor adherencia al suelo y con ello una eficacia de freno excelentemente equilibrada. La curva de al lado da una idea del poco trecho que necesita el coche para frenar a las diferentes velocidades.



Aceleración

La curva da una idea de la extraordinaria aceleración del Mercedes-Benz tipo 170 V al cambiar y su sorprendente reprise. En pocos segundos alcanza el coche en carretera lisa desde el momento de arrancar una velocidad de más de 100 km/h (velocidad máxima cronometrada de 108 km/h!)

DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT

STUTTGART-UNTERTÜRKHEIM